Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11377

26. 08. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit in der Deutschen Bucht IV

Die Bundesregierung geht davon aus, daß bislang mit den vorgehaltenen Notschleppkapazitäten „ausreichend Vorsorge zum Schutz der deutschen Küste getroffen wurde" (Antwort der Bundesregierung vom 20. Februar 1998 auf die Kleine Anfrage „Sicherheit in der Deutschen Bucht III, Drucksache 13/9970). Diese Aussage ist nach Auskunft mehrerer Fachleute und Gutachter jedoch nur richtig, solange der von der Bundesregierung angemietete Hochseeschlepper OCEANIC (189 t Pfahlzug) oder ein anderer Hochseeschlepper mit gleicher Leistung ständig für Notschleppeinsätze zur Verfügung steht.

Ein 1996 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstelltes Gutachten der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt mit dem Titel „Schlepperkapazität – Technische Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht" (HSVA-Gutachten) kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, daß für eine ausreichende Vorsorge ein Schlepper mit einem Pfahlzug von mindestens 165 t erforderlich ist. Ein Schlepper mit einem Pfahlzug von 110 t wäre nach dem HSVA-Gutachten zwar rechnerisch in der Lage, einen abgeladenen Großtanker in der kräftemäßig günstigsten Lage zu halten, stößt aber unter realen Bedingungen an die Grenze seiner Möglichkeiten. Darüber hinaus läßt das HSVA-Gutachten – neben vielem anderen – die Frage offen, ob ein solcher Schlepper mit 110 t in der Lage ist, den Tanker unter diesen Bedingungen tatsächlich auch in diese kräftemäßig günstigste Lage zu bringen.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß in Zukunft durch das neu gebaute Mehrzweckschiff NEUWERK, gemeinsam mit dem Mehrzweckschiff MELLUM, ausreichende Notschleppkapazität für das Seegebiet Deutsche Bucht bereitgestellt wird.

Das Mehrzweckschiff NEUWERK hat eine Reihe von baulichen Eigenheiten. Diese Eigenheiten lassen eindeutig erkennen, daß das Mehrzweckschiff NEUWERK nicht bzw. nur begrenzt für einen Notschleppeinsatz geeignet ist. Daher kann die Bundesregierung nicht davon ausgehen, daß es sich bei diesem Schiff um einen Schlepper handelt, der den Empfehlungen des HSVA-Gutachtens entspricht.

Wir gehen daher davon aus, daß die Bundesregierung diesen Sachverhalt während der Erprobung des Mehrzweckschiffes NEUWERK erkennen könnte.

Daher fragen wir die Bundesregierung:

Mehrzweckschiff Neuwerk

1. Welcher Termin war nach Planung der Bundesregierung für die Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK vorgesehen?

2. Aus welchen Gründen verzögerte sich die Ablieferung des Mehrzweckschiffes NEUWERK?

3. Wann ist nach Planung der Bundesregierung die Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK vorgesehen?

4. Welche Erprobungen sind nach Planung der Bundesregierung vor bzw. nach Indienststellung für das Mehrzweckschiff NEUWERK vorgesehen, und bis zu welchem Zeitpunkt sollen diese Erprobungen abgeschlossen sein?

5. Welche Erprobungen des Mehrzweckschiffes NEUWERK sind aus welchem Grund und bei welchen Wetterbedingungen mit welchem Ergebnis durchgeführt worden?

6. Welche weiteren Erprobungen hat die Bundesregierung für das Mehrzweckschiff geplant?

   Wann, wo und unter welchen Bedingungen sollen diese weiteren Erprobungen durchgeführt werden?

7. Welche Eiserprobungen plant die Bundesregierung für das Mehrzweckschiff NEUWERK, und wann und wo sollen diese durchgeführt werden?

8. Wann sollen nach Planung der Bundesregierung sämtliche Erprobungen des Mehrzweckschiffes NEUWERK abgeschlossen sein?

9. Wurde durch die Bundesregierung als Teil des Leistungsverzeichnisses zum Bau des Mehrzweckschiffes NEUWERK ein zu leistender Mindestpfahlzug vorgeschrieben?

   Wenn ja, wieviel?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Wurde nach Planung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung vor der Ablieferung des Mehrzweckschiffes NEUWERK ein sogenannter Pfahlzugversuch zur Ermittlung der Schleppleistung des Mehrzweckschiffes NEUWERK durchgeführt?

    Wenn ja, unter welchen Bedingungen hat dieser Versuch stattgefunden, und zu welchem Ergebnis führte dieser Versuch?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Plant die Bundesregierung nach Indienststellung des Mehrzweckschiffes NEUWERK die Durchführung eines Pfahlzugversuches unter Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft mit den international anerkannten Rahmenbedingungen für einen solchen Versuch, oder hat bereits ein Versuch stattgefunden?

    Wenn ja, unter welchen Bedingungen, und mit welchem Ergebnis?

    Wenn nein, warum nicht?

12. Welche Aufgaben hat das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Planung der Bundesregierung im Rahmen seiner Tätigkeit wo zu erfüllen, und für wie hoch wird der jeweils notwendige Zeitaufwand geschätzt?

13. Welchen Einschränkungen im Hinblick auf seine Manövrierfähigkeit unterliegt das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Kenntnis der Bundesregierung beim Notschleppen eines havarierten Tankers von über 135 000 tdw (tons of dead weight) bei Windstärken über 6 bzw. 9 Beaufort (Bft.)?

14. Welchen Einschränkungen unterliegt das Mehrzweckschiff NEUWERK nach Kenntnis der Bundesregierung beim Schleppen hinsichtlich seiner Stabilität, und welche Gegenmaßnahmen wurden aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis ergriffen?

15. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis ergriffen, um ein Kentern des Mehrzweckschiffes NEUWERK zu verhindern?

16. Welche baulichen Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen beim Mehrzweckschiff NEUWERK ergriffen, um ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite zu verhindern?

17. Welche Folgen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung die Tatsache, daß der Holpunkt des Schleppdrahtes des Mehrzweckschiffes NEUWERK im Verhältnis zu anderen Schiffen mit Schleppeinrichtungen verhältnismäßig hoch liegt, bei einem Notschleppeinsatz, der mit über 6 bzw. 9 Bft. stattfindet und bei dem ein havarierter Tanker über 135 000 tdw ausschert?

18. An welchen Stellen und aus welchen Gründen könnte nach Kenntnis der Bundesregierung der Schleppdraht des Mehrzweckschiffes NEUWERK bei einem Notschleppeinsatz festhaken, und welche Folgen könnten dadurch entstehen?

19. Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um beim Mehrzweckschiff NEUWERK in einer Gefahrensituation für Schiff und Besatzung die Schleppverbindung zu lösen, und welcher Zeitaufwand wäre dafür erforderlich?

Vorhandene Mehrzweckschiffe des Bundes

20. Für welche Aufgaben war das Mehrzweckschiff MELLUM bei seiner Indienststellung durch die Bundesregierung vorgesehen, und gehörte die Aufgabe „Notschleppen" dazu?

    Wenn nein, wann und warum ist dieser Aufgabenbereich dazugekommen?

21. Welche Aufträge hat das Mehrzweckschiff MELLUM in den letzten fünf Jahren wo und mit welchem Zeitaufwand im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt?

22. Wann, wie lange und aus welchen Gründen hielt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Mehrzweckschiff MELLUM in den letzten fünf Jahren nicht im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven auf, und wie lange hätte das Mehrzweckschiff von seinem Einsatzort bis in das Seegebiet benötigt?

23. Welche Aufträge hat das Mehrzweckschiff SCHARHÖRN in den letzten fünf Jahren wo und mit welchem Zeitaufwand im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt?

24. Welches Schiff mit einer Schleppkapazität über 100 t wird der Bundesregierung außer den beiden Mehrzweckschiffen MELLUM und NEUWERK ab Oktober 1998 ständig und jederzeit im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven zur Verfügung stehen?

25. Welche Maßnahmen müssen bei welchem Mehrzweckschiff ergriffen werden, um das Schiff für den Einsatz als Notschlepper umzurüsten, und welche Umgebungsbedingungen und welcher Zeitaufwand sind für diese Umrüstung erforderlich?

26. Welche Zeiträume benötigen die Mehrzweckschiffe NEUWERK bzw. MELLUM, um bei Windstärken von über 6 Bft. nach Brechen des Schleppdrahtes eine neue Schleppverbindung zu einem havarierten Tanker mit über 135 000 tdw so herzustellen, daß sie ihre vollständige Schleppleistung wieder einsetzen können?

27. Welche Gründe können nach Auffassung der Bundesregierung dazu führen, daß sich eines der beiden Mehrzweckschiffe NEUWERK und MELLUM nicht im Seegebiet zwischen dem Feuerschiff Deutsche Bucht, Helgoland und Wilhelmshaven befindet?

Allgemeine Sicherheitsprobleme

28. Wie viele Schiffe können nach Auffassung der Bundesregierung maximal gleichzeitig am Bug oder Heck eines havarierten Tankers über 135 000 tdw festmachen, um den Tanker bei Windstärken über 6 bzw. 9 Bft. im Seegebiet Deutsche Bucht zu schleppen?

29. Welche Auswirkungen auf die Manövrierfähigkeit des Schleppverbandes hat nach Auffassung der Bundesregierung das Festmachen eines Schleppers am Heck eines havarierten

Tankers über 135 000 tdw, und welche eigenen Untersuchungen liegen ihr hierzu vor?

30. Welche Schleppkapazität ist nach Kenntnis der Bundesregierung mindestens erforderlich, um einen havarierten Tanker über 135 000 tdw bei Windstärken über 6 bzw. 9 Bft. sicher auf Position zu halten?

31. Mit welchen Problemen ist nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen, wenn im Rahmen eines Notschleppeinsatzes mehr als ein Schlepper am Bug oder Heck zum Schleppen festmacht?

32. Auf welche Weise hat die Bundesregierung sichergestellt, daß bei einem Notschleppeinsatz unverzüglich ein „Tow Master" benannt werden kann, so daß eine Koordination mehrerer Schiffe beim Schleppen problemlos durchgeführt werden kann (wie im Schreiben des Germanischen Lloyd, Hamburg, an das Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Seeverkehr vom 28. Februar 1997 ausgeführt)?

33. Welche Kenntnisse und Erfahrungen muß nach Kenntnis der Bundesregierung ein „Tow Master" mindestens haben, der bei einem Notschleppeinsatz mehrere Schiffe erfolgreich koordinieren soll?

34. Wie bewertet die Bundesregierung den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, den Kapitän des Havaristen als „Tow Master" zu benennen?

35. Wie bewertet die Bundesregierung den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, einen Lotsen als „Tow Master" zu benennen?

36. Wie bewerten nach Kenntnis der Bundesregierung die deutschen Lotsenbrüderschaften bzw. die Bundeslotsenkammer den im genannten Schreiben des Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag, einen Lotsen als „Tow Master" zu benennen?

37. Welche Schleppkapazitäten sind nach den Erfahrungen anderer Nordseeanrainer bei tatsächlichen oder geübten Notschleppeinsätzen zum Schleppen eines havarierten Tankers über 135 000 tdw bei Windstärken über 6 Bft. notwendig, und welche Informationen liegen der Bundesregierung über diese Erfahrungen vor?

38. Wie unterscheidet sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Schleppvorgang zur Unterstützung eines Schiffes beim Passieren einer in Eis gebrochenen Fahrrinne gegenüber einem Notschleppeinsatz im Seegebiet Deutsche Bucht hinsichtlich der zu wählenden Länge des Schleppdrahtes und eines möglichen Ausscherens des Anhangs?

39. Welche Auswirkung hätte nach Kenntnis der Bundesregierung ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite eines schleppenden Schiffes in einer deratigen Situation?

40. Welche baulichen Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen üblicherweise bei Schleppern ergriffen, um ein Verhaken des Schleppdrahtes am Heck oder der Seite zu verhindern?

41. Welche Schleppkapazitäten insgesamt sind durch welche Schlepper derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in welchen deutschen Seehäfen verfügbar?

42. Welche Schleppkapazitäten sind derzeit durch welche Schlepper nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen deutschen Seehäfen bei Windstärken über 6 Bft. sofort bzw. innerhalb einer Stunde im Seegebiet Deutsche Bucht verfügbar?

43. Welche Schleppkapazitäten sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen deutschen Seehäfen durch welche Schlepper bei Windstärken über 6 Bft. innerhalb von bis zu sechs Stunden im Seegebiet Deutsche Bucht verfügbar?

44. Welche Schleppkapazität im Standort Wilhelmshaven ist nach Kenntnis der Bundesregierung für das Festmachen eines Tankers mit einer Tragfähigkeit von über 135 000 tdw bei günstigen bzw. ungünstigsten Bedingungen erforderlich?

45. Welche Auswirkung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung der in den deutschen Seehäfen eingesetzten Schlepper auf ihre Verfügbarkeit für Hilfeleistungen im Seegebiet Deutsche Bucht?

46. Welche Auswirkung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Bereithaltung von in den deutschen Nordseehäfen eingesetzten Schleppern als Feuerlösch- bzw. Sicherheitsschlepper für die Umschlagseinrichtungen in diesen Häfen auf ihre Verfügbarkeit für Hilfeleistungen im Seegebiet Deutsche Bucht?

47. Welche Feuerlöschkapazitäten werden nach Planung der Bundesregierung durch welche Schiffe in welchen deutschen Nordseehäfen zur Zeit und in Zukunft bereitgestellt?

48. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, daß sich durch einen eventuellen Verkauf des letzten, unter deutscher Flagge fahrenden Hochseeschleppers OCEANIC die Sicherheitslage in der Deutschen Bucht verschlechtert?

49. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß bei einem eventuellen Verkauf der OCEANIC vorhandenes hochspezialisiertes seemännisches Wissen verlorengehen könnte, das zur Aufrechterhaltung der Sicherheit in der Deutschen Bucht erforderlich ist, und wie will sie dem gegebenenfalls begegnen?

Bonn, den 26. August 1998

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333